

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Nouveau Programme d'aide à la voirie locale (PAV)

Webinaire pour les municipalités
18 juin 2018

Table des matières

| | |
|--|----|
| Sommaire | 4 |
| Budget annuel du PAV | 7 |
| Historique | 8 |
| GRANDS CHANGEMENTS : | |
| • Tournée « pour une voirie locale repensée! » | 10 |
| • Priorités de révision | 11 |
| • Immobilisations | 12 |
| • Entretien | 22 |
| • Chemins à double vocation | 27 |
| • Projets particuliers d'amélioration | 28 |

Table des matières (suite)

LE PAV PAR VOLET

| | |
|---|----|
| • Dispositions générales | 30 |
| Volet I - Planification | |
| • PIIRL et PISRMM | 32 |
| Volet II - Immobilisation | |
| • RIRL et AIRRL | 33 |
| • Projets particuliers d'amélioration | 42 |
| • Réfection des ouvrages d'art municipaux | 45 |
| Volet III - Entretien | |
| • Entretien des routes locales | 46 |
| • Entretien des chemins à double vocation | 49 |
| • Entretien des routes de désenclavement | 50 |

Sommaire

Bonification

Entretien du réseau routier local :

- + 30 M\$ par année = 108 M\$/ année
- Indexation des coûts d'entretien d'été et d'hiver
- Données les plus récentes sur la RFU
- Bonification pour les municipalités dévitalisées
- Aucune municipalité ne recevra moins d'aide qu'en 2017

Immobilisations :

- + 20 M\$/an en réhabilitation du réseau routier local = 70 M\$

Chemins à double vocation :

- Augmentation de l'aide à l'entretien de 832 \$ à 2 000 \$/km
- Aide aux immobilisations : jusqu'à 90 % des coûts

Sommaire

Reconnaissance de l'autonomie

Entretien

- Simplification de la reddition de comptes
- Admissibilité des dépenses de déneigement

Immobilisation

- Pour déterminer l'aide consentie pour des projets d'immobilisation, la municipalité peut choisir de transmettre
 - l'estimation apparaissant aux plans et devis; ou
 - le bordereau de la soumission retenue par la municipalité
- Abolition de l'exigence de transmettre la preuve que le règlement d'emprunt a été approuvé par le MAMOT
- Analyse en cours de l'admissibilité des travaux en régie

Sommaire

Simplification du processus et Allégement des modalités

- Clarification des normes du programme
- Simplification du processus pour obtenir une aide pour la réhabilitation du réseau routier local :
 - Abolition des quatre étapes liées à une demande de financement des plans et des devis
 - Abolition de l'accord de principe du projet
 - Abolition de l'entente de financement du projet
 - Les plans et devis deviennent des dépenses admissibles au projet
- Pour les projets particuliers d'amélioration (PPA) (auparavant le PAARRM), les municipalités n'auront plus à demander l'autorisation du ministre pour la plupart des changements à leur projet

Budget annuel du PAV par volet

Volet I - Planification

- Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) et de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) 10,0 M\$

Volet II - Immobilisation

- Redressement des infrastructures routières locales (RIRL) et Accélération des investissements sur le réseau routier local (AIRRL) 70,0 M\$
- Projets particuliers d'amélioration (PPA) 31,7 M\$
- Réfection des ouvrages d'art municipaux (ROAM) 2,0 M\$

Volet III - Entretien

- Entretien des routes locales (ERL) 108,0 M\$
- Entretien des chemins à double vocation (ECDV) 1,5 M\$
- Entretien des routes de désenclavement (ERD) 1,5 M\$

Total

224,7 M\$

Historique

- 1993** Transfert de la voirie locale aux municipalités et mise en place de trois programmes d'aide financière à la voirie locale.
- 2012** Mise en place des plans d'intervention en infrastructures routières locales et des plans d'intervention de sécurité routière en milieu municipal.
- 2015** Création du programme Réhabilitation du réseau routier local (RRRL) avec deux volets :
- Redressement des infrastructures routières locales (RIRL)
 - Accélération des investissements sur le réseau routier local (AIRRL)

GRANDS CHANGEMENTS

Tournée « pour une voirie locale repensée! »

- Deux députés mandatés par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
 - MM. Marc Carrière et Norbert Morin
- Recueillir les commentaires et suggestions du monde municipal afin de proposer des améliorations à la gestion des programmes d'aide financière à la voirie locale
- 23 rencontres entre le 15 et le 30 janvier 2018
- Plus de 500 élus et gestionnaires de plus de 200 municipalités et de quelque 25 municipalités régionales de comté (MRC)

Priorités de révision

- Les plus importants volets d'aide aux immobilisations (RIRL et AIRRL) et à l'entretien (ERL et ECDV)
- La plupart des commentaires reçus des municipalités concernent ces volets
- **Immobilisations** : simplifier les étapes, réduire les délais, prioriser les projets
- **Entretien** : revoir la formule de calcul de l'aide rendue inéquitable parce que basée sur la richesse foncière de 1993, améliorer l'aide pour les chemins à double vocation

Immobilisations

Ancien processus

Dans l'ancien programme, il y avait huit décisions ministérielles associées à un projet. Quatre pour les plans et devis et quatre pour la réalisation des travaux, soit :

1. L'accord de principe (document administratif)
2. La lettre d'annonce de l'aide maximale accordée par le ministre
3. La signature d'une entente ministère-municipalité
4. Le calcul de l'aide à verser après la reddition de comptes municipale

Immobilisations

Anciennes exigences

Exigences pour obtenir une aide :

- Bordereau de soumission
- Transmission du règlement d'emprunt approuvé par le MAMOT

Exigences pour les versements en service de la dette :

- Entente avec l'institution prêteuse
- Calendrier de paiement

Immobilisations

Messages entendus des municipalités

- Le processus administratif était long
- Les nombreuses étapes créaient de la confusion
- Les délais retardaient les travaux municipaux – La lettre d'annonce arrive parfois après la période de validité des soumissions
- Le processus ne permettait pas aux municipalités de bénéficier du nouvel allègement accordé par le MAMOT concernant les règlements d'emprunt

Immobilisations

Accord de principe

- La diversité et la complexité des règles semaient la confusion ex. certains demandeurs qui pensaient qu'ils pouvaient engager les travaux
- Les municipalités peuvent déterminer elles-mêmes si le projet est issu du plan d'intervention de leur MRC et s'il est réalisé sur une route locale

Solution :

- Abolir la lettre d'accord de principe

Immobilisations

Calcul de l'aide annoncée

- Des municipalités ont indiqué avoir assez d'expérience pour se fier aux estimations de leurs ingénieurs et veulent obtenir plus rapidement leur lettre d'octroi du ministre

Solution :

- Offrir aux municipalités le choix que le Ministère établisse l'aide financière **maximale** du projet avec les estimations détaillées produites dans le cadre des plans et devis ou avec le bordereau de soumission

Immobilisations

Règlement d'emprunt

- La municipalité devait transmettre son règlement d'emprunt approuvé par le MAMOT avant d'obtenir une aide financière
- Allègement en vigueur à la suite de l'adoption du projet de loi 122 : il n'est plus requis de consulter les citoyens (référendum) pour un règlement d'emprunt dont 50 % ou plus de la dépense prévue est subventionnée par le gouvernement

Solutions :

- Annoncer l'aide avant que la municipalité ne fasse approuver son règlement d'emprunt
- Ne plus exiger une copie du règlement d'emprunt

Immobilisations

Ententes

- Une entente devait être signée entre la municipalité et le Ministère à la suite de la lettre du ministre annonçant l'aide financière
- Les ententes reprenaient en grande partie les normes du programme et avaient peu de valeur ajoutée
- La signature de l'entente engendrait beaucoup d'échanges entre le Ministère et les municipalités et de temps

Solution :

- Simplifier en éliminant les ententes — Le gabarit de la résolution municipale et le programme ont été ajustés pour couvrir les aspects de l'entente

Immobilisations

Remboursement par service de dette

- La majeure partie des aides financières sont versées en service de dette — Payables deux fois par année sur une période de dix ans
- Le MAMOT a simplifié cette activité en appliquant un taux établi par le Conseil du trésor permettant de réduire le nombre et la fréquence des documents demandés aux municipalités.

Solution :

- Simplifier en faisant comme le MAMOT

Immobilisations

Priorisation des projets

- Les changements de 2012 et 2015 visaient à prioriser les projets ayant fait l'objet d'une planification
- Il n'y a pas de limite à l'aide accordée pour un projet ni de limite aux nombres de projets présentés par municipalité.

Solution :

- Dans le volet AIRRL, limiter chaque demandeur à un projet par an d'un coût estimé maximal de 1 M\$ afin de prioriser les projets (planifiés) au volet RIRL

Immobilisations

Transition

- Les aides accordées avant le 31 mars 2018 sont toujours valides
- Les ententes conclues à la suite de ces aides sont aussi toujours valides
- Les documents déposés avant le nouveau programme seront utilisés
- Nécessité : une résolution municipale attestant que la municipalité s'engage à respecter les modalités d'application du PAV

Entretien

Contexte

- Le Ministère aide les municipalités à entretenir les routes de niveaux 1 et 2 de leur réseau local
- En 2017-2018, 78 M\$ ont été versés
- La formule est très complexe et ne peut être présentée simplement
- La formule de répartition de l'aide financière est devenue inéquitable parce que l'aide est basée sur la richesse foncière uniformisée de 1993 alors que sa croissance a varié selon les municipalités
- La formule prend en considération l'état des routes transférées en 1993
 - Après 25 ans, ce n'est plus pertinent
- Le concept de « municipalité dévitalisée » n'existait pas en 1993

Entretien – Ancienne formule

$$\begin{aligned} & \text{Compensation} = \\ & \{ [\text{Km transféré} \times ((\text{CME} \times \text{ICEE}) + \text{T.subv.hiver})] + \\ & \quad [\text{Km à charge} \times (\text{CME} + \text{T.subv.hiver})] \} \\ & \quad - \text{EFM} \end{aligned}$$

Km transféré = Réseau local de niveaux 1 et 2 transféré à la municipalité en 1993 (32 000 au total)

Km à charge = Réseau local de niveaux 1 et 2 à la charge de la municipalité avant 1993 (8 000 au total)

CME = Coût moyen d'entretien d'été par kilomètre (2 810 \$/km)

ICEE = Indice de qualité des routes transférées en 1993 (varie selon les municipalités de très bonne 0,53 à très mauvaise 1,52)

T.subv.hiver = Taux de subvention pour l'entretien d'hiver par kilomètre (990 \$ par kilomètre en moyenne, variant de 665 \$ à 1585 \$)

EFM = Effort fiscal municipal minimal requis 0,14 par 100 \$ X RFU 1992

Entretien

Nouvelle formule — Principes directeurs

- Être simple et une interprétation transparente
- Liée au nombre de kilomètres de routes locales municipales
- Tenir compte des coûts actualisés d'entretien
- Inclure les dépenses d'entretien liées au déneigement
- Exclure l'indice de qualité des routes transférées en 1993
- Tenir compte de la capacité de payer des municipalités en conservant l'exigence d'un effort fiscal minimum
- Être bonifiée pour les municipalités dévitalisées en cohérence avec la Stratégie d'occupation et de vitalité du territoire

Entretien

Nouvelle formule



$$\text{Compensation} = \{ [\text{Km} \times \text{CME} \times \text{ICEH} \times \text{ID}] - \text{EFM} \}$$

Km = longueur du réseau local 1 et 2 (transféré en 1993, à la charge de la municipalité avant 1993)

CME = Coût moyen d'entretien d'été, 4 100 \$/km

ICEH = Indice des coûts moyen d'entretien hivernal; l'indice varie selon les municipalités

ID = Indice de dévitalisation; varie selon les municipalités

EFM = Effort fiscal municipal requis calculé avec la RFU 2017

Entretien

Nouvelle formule — Avantages

- Corrige les situations d'iniquités qui étaient apparues et qui étaient en croissance
- Simplifie la formule et facilite sa compréhension
- Favorise les municipalités dévitalisées ainsi que les municipalités dont la RFU a augmenté moins que la moyenne québécoise
- Protège les municipalités en assurant de recevoir au moins le montant reçu en 2017

Chemins à double vocation

- Compensation actuelle = 832 \$/km — Insuffisante pour tenir compte des coûts causés par le transport des ressources forestières et minières
- Ces routes peuvent avoir besoin de travaux importants de réhabilitation

Solutions :

- Augmenter l'aide à l'entretien en portant le taux d'aide à environ 2 000 \$/km
- Accorder à toute municipalité le taux d'aide maximal des volets RIRL (90 %) et AIRRL (75 %) pour un projet d'immobilisation sur une route locale de niveau 1 et 2

Projets particuliers d'amélioration (PPA)

Ancien Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal (PAARRM) qui a été simplifié

- Enveloppe répartie par circonscription électorale — Il n'est plus nécessaire de demander au ministre l'autorisation de substituer des travaux sur une rue par des travaux sur une autre rue pour les aides accordées pour une seule année
- Enveloppe pour des projets d'envergure ou supramunicipaux — Dont les aides sont accordées sur trois ans :
 - Il n'est plus nécessaire de demander au ministre un report de travaux à l'intérieur des trois ans
 - Il demeure requis d'obtenir une autorisation pour tout changement de lieu et de nature de travaux

LE PAV PAR VOLET

Le participant est invité à suivre dans le document des modalités d'application

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/programme-aide-voirie/Documents/modalites-aide-voirie-locale.pdf>

Dispositions générales

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble des volets du PAV

- Objectif et contexte
- Volets de programme
- Bénéficiaires



La clientèle admissible :

- Municipalités locales de moins de 100 000 habitants
- Municipalités régionales de comté (MRC) responsables de routes locales sur leurs territoires non organisés

Municipalités peuvent se regrouper pour présenter une demande

Le réseau routier admissible :

- Routes locales de niveaux 1 et 2 provenant de l'inventaire



RIRL — Réseau routier municipal pour les interventions au PISRMM

Dispositions générales (suite)

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble des volets du PAV

- Vérification
- Conservation des pièces justificatives
- Durée

Programme est en vigueur du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2021

- Dispositions légales
- Refus et résiliation

PIIRL et PISRMM

- Le Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) et le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) ont de grandes similitudes
- Les coûts admissibles sont remboursés à 100 %
- Les projets d'immobilisation issus de ces plans sont admissibles au volet RIRL du PAV et ils peuvent donc obtenir un meilleur taux d'aide
- Comme un grand nombre de MRC disposent d'un PIIRL et que le contenu est assez technique, nous ne présenterons pas le contenu en détail lors de ce webinaire. Si des MRC ont des questions, contactez nous à: aideVL@transports.gouv.qc.ca

RIRL et AIRRL

Les deux volets sont très semblables. Nous montrerons au fur et à mesure les différences entre chacun.

➤ Objectif (complémentaire)

RIRL — vise à améliorer l'état global du réseau routier local

- Travaux identifiés dans le cadre d'un plan d'intervention PIIRL ou PISRMM

AIRRL — vise à améliorer l'état global du réseau routier local

- Travaux qui ne sont pas admissibles au volet RIRL

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Admissibilité

RIRL et AIRRL



➤ Projets admissibles

RIRL — Seules les interventions retenues au plan quinquennal d'un PIIRL et au tableau de priorisation d'un PISRMM

AIRRL — Travaux d'amélioration sur une route locale de niveau 1 ou 2 (décrit en annexe des modalités)

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Présentation et traitement d'une demande

RIRL et AIRRL — Demande doit être complète

- Principe du premier arrivé, premier servi, jusqu'à épuisement de l'enveloppe budgétaire
- Tous les documents demandés doivent être numérisés et transmis par courriel à l'adresse aideVL@transports.gouv.qc.ca

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Dépôt de la demande

RIRL et **AIRRL** — Vous devez transmettre :

- Formulaire de demande d'aide financière [RIRL](#) [AIRRL](#)
- Résolution municipale conforme au modèle [RIRL](#) ou [AIRRL](#) et approuvée par le conseil
- Plans et devis incluant l'estimation détaillée du coût des travaux, sauf pour des projets de scellement de fissures, de rapiéçage mécanisé et de rechargement granulaire



RIRL — Vous devez transmettre également :

- Extrait de la planification quinquennale du PIIRL ou du tableau de priorisation du PISRMM identifiant les interventions à réaliser
- Documents techniques et économiques expliquant les modifications de l'échéancier et de la nature des travaux s'il y a lieu

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Dépôt de la demande

RIRL et **AIRRL** – **Vous** devez choisir la source de calcul de l'aide financière et transmettre au Ministère en fonction de votre choix l'un des documents suivants :

1. L'estimation détaillée du coût des travaux
2. L'offre de services détaillant les coûts (gré à gré)
3. Le bordereau de soumission de l'entrepreneur retenu (appel d'offres)

Une demande est jugée complète lorsque la municipalité a transmis l'ensemble des documents requis

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Détermination de l'aide financière

- **RIRL** et **AIRRL** — Coûts directs + Frais incidents (max. 20 % coûts directs) + Taxes non remboursables
- **RIRL** — Taux 75 % ou 90 %
- **AIRRL** — Taux 50 % ou 75 %
 - Coûts admissibles sont limités à un maximum de 1 M\$

Le taux d'aide maximal est accordé : aux municipalités figurant au 5^e quintile de vitalité économique et pour les chemins à double vocation

RIRL et AIRRL (suite)

- Lettre d'annonce de l'aide financière **RIRL** et **AIRRL** – Si le projet respecte les exigences
 - Le ministre transmet à la municipalité une lettre d'annonce spécifiant le montant maximal d'aide financière admissible au projet
 - **ATTENTION** : Seuls les travaux réalisés à partir de la date figurant sur la lettre d'annonce sont admissibles à un versement
- Calcul de l'aide à verser
 - Si le bénéficiaire reçoit d'autres sources de financement additionnelles, celles-ci sont déduites de l'aide à verser

RIRL et AIRRL (suite)

- Reddition de comptes du bénéficiaire **RIRL** et **AIRRL** – le bénéficiaire doit transmettre au Ministère les pièces justificatives suivantes :
- Factures et tout autre document attestant des sommes dépensées (coûts directs et frais incidents)
 - Résolution municipale attestant la fin des travaux
 - Avis de conformité des travaux émis par un ingénieur

Le Ministère peut exiger des documents additionnels et vérifier sur place ceux-ci

RIRL et AIRRL (suite)

➤ Mode de versement de l'aide

L'aide financière est versée au comptant en un seul versement pour :

RIRL — les interventions préventives et palliatives issues d'un PIIRL

RIRL et **AIRRL** — les aides financières inférieures à 100 000 \$

L'aide financière est versée en deux versements annuels sur une période de dix (10) ans pour les autres projets

➤ Responsabilités du bénéficiaire

Projets particuliers d'amélioration (PPA)

➤ Objectifs

- Améliorer la qualité de la chaussée (couches d'usure, rechargement, etc.)
- Améliorer du drainage (remplacement de ponceaux, installation d'égouts pluviaux, etc.)
- Améliorer la sécurité (correction d'une courbe dangereuse, marquage des chaussées, etc.)

➤ Description générale

- Enveloppe répartie par circonscription électorale
- Enveloppe pour des projets d'envergure ou supramunicipaux

Projets particuliers d'amélioration (PPA) (suite)

- Bénéficiaires : Les mêmes que [RIRL](#) et [AIRRL](#)
- Projets particuliers d'amélioration par circonscription électorale
 1. Détermination de l'enveloppe par CE 15 M\$
 2. Programmation annuelle par CE (distribution des formulaires)
 3. Octroi de l'aide financière (sur recommandation du député)
 4. Substitution de travaux

Projets particuliers d'amélioration (PPA) (suite)

- Projets particuliers d'amélioration d'envergure ou supramunicipaux
 1. Enveloppe budgétaire 10 M\$
 2. Admissibilité des demandes
 3. Octroi de l'aide financière
 4. Répartition de l'aide (40 %, 40 %, 20 %)
 5. Substitution de travaux
- Travaux et frais inhérents admissibles
- Reddition de comptes
- Versement

Réfection des ouvrages d'art municipaux (ROAM)

➤ Objectif

Ce volet vise la réalisation de travaux relatifs à la réfection des ouvrages d'art situés sur le réseau routier municipal

➤ Travaux et frais inhérents admissibles

Sont admissibles au présent volet les dépenses encourues pour la réfection ou la reconstruction des murs de soutènement et des passerelles (les ponts situés sur le réseau routier municipal sont exclus de ce volet)

Entretien des routes locales (ERL)

➤ Objectif

Vise à maintenir la fonctionnalité d'environ 40 000 kilomètres de routes locales de niveaux 1 et 2 gérées par les municipalités (décentralisation 1993)

- Routes locales 1 - routes intermunicipales
- Routes locales 2 - donne accès à la propriété rurale habitée en permanence

Vise l'entretien courant et préventif des routes susmentionnées ainsi que les éléments des ponts dont les municipalités sont responsables et qui sont situés sur ces routes.

Entretien des routes locales (ERL) (suite)

➤ Bénéficiaires

Les mêmes que **RIRL** et **AIRRL**

➤ Calcul de l'aide

Les données seront mises à jour annuellement à partir des données les plus récentes de RFU et de l'indice de vitalité

Les coûts d'entretien seront indexés annuellement

Entretien des routes locales (ERL) (suite)

➤ Travaux admissibles

Systemes de sécurité, chaussées, systemes de drainage, abords de route, entretien d'hiver

➤ Reddition de comptes

Obligation d'effectuer la reddition de comptes à l'intérieur du rapport financier municipal, qui doit être déposé auprès du MAMOT, au plus tard le 15 mai suivant la fin de l'exercice financier municipal

➤ Calendrier des paiements

➤ Mesure de protection financière

Entretien des chemins à double vocation

➤ Objectif

Vise à maintenir la fonctionnalité des routes locales de niveau 1 et 2 doublées d'une vocation d'accès aux ressources forestières ou minières par le versement d'une aide financière

➤ Admissibilité

Les routes locales de niveaux 1 et 2 fortement sollicitées — au moins 1 000 camions chargés par an pour le transport de ressources forestières ou minières

➤ Détermination de l'aide

Aide financière = Nombre de kilomètres de chemins à double vocation
x 2 000 \$

Entretien des routes de désenclavement

➤ Objectifs

Le volet Entretien des routes de désenclavement vise à assurer le désenclavement des localités isolées et à soutenir le milieu dans l'exercice des compétences qui leur sont déléguées en matière d'entretien des routes visées.

➤ Localités et communautés admissibles

Ce volet est applicable aux routes menant aux localités et aux communautés autochtones suivantes : Clova (94 km), Hunter's Point (88 km), Kitcisakik (24,4 km) et Parent (251 km).

Pour toutes questions ?

Le site web :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/programme-aide-voirie/Pages/programme-aide-voirie.aspx>

Le courriel :

aideVL@transports.gouv.qc.ca

ou aide_voirie_locale@transports.gouv.qc.ca

Merci pour votre attention !



À l'usage du Ministère

Numéro de dossier : _____
Date de réception : _____
Dossier complet : _____

► Bénéficiaire

Nom du responsable _____ Fonction _____

Adresse _____

Municipalité _____ MRC _____ Code postal _____ Code géographique _____

Téléphone _____ Télécopieur _____ Courriel _____

Municipalité figurant au 5^e quintile du « Classement des localités selon l'indice de vitalité économique du Québec » Oui Non

► Plan d'intervention à l'origine de la demande

Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL) Rapport final _____ À l'usage du Ministère _____
 Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) Avis favorable émis le _____ (Année-Mois-Jour)

► Description sommaire des interventions inscrites au plan d'intervention

Pour chaque intervention au projet, inscrire l'information telle qu'elle apparaît à la planification quinquennale du PIIRL ou du tableau de priorisation du PISRMM (no. segment, no. tronçon, nom de la route, intervention recommandée, longueur, etc.).

Classification fonctionnelle Route locale 1 Route locale 2 Longueur du tronçon _____ mètre(s)
Chemin à double vocation Nom du tronçon _____

► Détermination des coûts directs

Pour le calcul de l'aide financière maximale admissible au projet, les coûts directs seront basés sur :

- Estimation détaillée
- Bordereau de soumission / Offre de services



► Estimation des coûts du projet

Définir les coûts sur la base des dernières données disponibles.

| Coût | Coût |
|--|------|
| Coûts directs | |
| Frais incidents (ne doit pas excéder 20% des coûts directs) | |
| <input type="checkbox"/> Les plans et devis ¹ ; | |
| <input type="checkbox"/> Les coûts liés aux services professionnels (estimation détaillée, surveillance, avis de conformité, etc.) ; | |
| <input type="checkbox"/> Les études géotechniques, hydrologiques, ou de caractérisation du sol ; | |
| <input type="checkbox"/> Les honoraires professionnels (ingénieurs, architectes, experts-conseils ou tout professionnel mandaté par le bénéficiaire, excluant tout personnel à son emploi) ; | |
| <input type="checkbox"/> Les travaux d'arpentage ; | |
| <input type="checkbox"/> Le contrôle qualitatif des matériaux (travaux de laboratoire, contrôle qualité au chantier) ; | |
| <input type="checkbox"/> Les frais de publication d'avis relatifs aux appels d'offres ; | |
| <input type="checkbox"/> Les coûts de communication publique exigée par le gouvernement ; | |
| <input type="checkbox"/> Les coûts liés à l'obtention d'autorisations gouvernementales ; | |
| <input type="checkbox"/> Les frais de financement temporaire précédant l'émission de l'avis de conformité ; | |
| <input type="checkbox"/> Les frais d'émission associés au financement permanent ; | |
| <input type="checkbox"/> Les coûts liés aux études d'évaluation des impacts sur l'environnement. | |

| | | |
|--|---|------------------|
| Sous-total (avant taxes) | ► | 0,00 \$ A |
| Taxes nettes afférentes admissibles et non remboursables | ► | B |
| TOTAL (A+B) | ► | 0,00 \$ C |

► Provenance des fonds

Détaillez la contribution financière de tous les partenaires associés au projet

Aide financière sollicitée en vertu du présent volet (C X 75 %) ? _____ Montant _____

Programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec (TECO)² _____

Contribution du bénéficiaire
Précisez la source de financement (liquidité, règlement d'emprunt, etc.) : _____

Autres participations financières, précisez : _____

► Attestation

J'atteste que les renseignements fournis dans ce formulaire et dans les documents joints sont véridiques et complets.

Nom _____ Fonction _____

Téléphone _____ Télécopieur _____ Courriel _____

Signature _____ Date (Année-Mois-Jour) _____

- 1 Les plans et devis sont exigés pour toutes les interventions, à l'exception : du scellement de fissures, du rapépage mécanisé et du rechargement granulaire.
- 2 L'aide financière maximale couvre 75 % des coûts admissibles. Ce maximum est majoré à 90 % pour les municipalités figurant au 5^e quintile de l'indice de vitalité économique diffusé sur le site de l'Institut de la statistique du Québec.
- 3 La portion du gouvernement du Québec dans la TECO sera soustraite du montant de la contribution financière du Ministère.

Documents à joindre

- Une résolution municipale conforme au modèle RIRL et approuvée par le conseil.
- Un extrait de la planification quinquennale du PIIRL ou du tableau de priorisation du PISRMM identifiant l'intervention à réaliser.
- Les plans et devis, s'ils sont requis.
- Une estimation détaillée ou un bordereau de soumission.
- Les documents techniques, s'ils sont requis.
- Un plan de localisation par intervention.

Le formulaire de demande d'aide financière dûment rempli, signé et accompagné des documents exigés doit être transmis par courriel à l'adresse rfi@transports.gouv.qc.ca

